

Saab 9-7X Aero 2008–09

NEVS-brevet	onsdag 24 april
Föregående	måndag 22 april

1. **Företag satsar på fabrik för elbilar i Västervik**
2. **Det här är Sono Motors – som ska bygga solcellsbilar i Trollhättan**
3. **"Klimatsmarta" elbilar större CO2-bovar än dieselbilar**
4. **Hyundai testar el till hushåll med Nexo-teknik**
5. **Nya Subaru Outback officiell**
6. **Här kan du köpa en 30 år gammal Peugeot – som ny**
7. **Audi S5 säger hej till diesel och adjö till bensin**
8. **TEST: Mercedes nya värsting är ett vilddjur**
9. **Efter lastbilar – Nikolas oväntade lansering**
10. **Premiär för Nikola Tre**
11. **Norska Felleskjøpet beställer 50 vätgasdrivna Nikola**
12. **Premiär för Lotus nya racer 1967**
13. **Video: Östtysk kvalitetskontroll**
14. **Grattis Chevrolet Vega!**
15. **Här retar svenske stjärnan upp Kina**
16. **Husqvarna Novolette**



1. Företag satsar på fabrik för elbilar i Västervik

Leif Johansson P4 Kalmar Publicerat 2019-04-18 kl 15.50

I höst börjar elfordon tillverkas i Västervik. Det är företaget Inzile som ska bygga arbets- och transportbilar.



– Den första provserien går igång i juni, sedan under hösten kommer vi producera 60 fordon, säger **Ragnar Åhgren** som är vd på Inzile. Planen är sedan att man ska ha runt 100 anställda och tillverka 1 000 fordon år 2022.

Från början var tanken att rikta in sig på arbetsfordon till kommuner och entreprenörer. Men internethandelns utveckling har gjort att intresset för eldrivna transportbilar som kan köra ut paket utan avgaser och buller har ökat och blivit en viktig del för bolaget.



Bugatti Type 41 Royale Coupe de Ville by Binder 1931

NyTeknik

2. Det här är Sono Motors – som ska bygga solcellsbilar i Trollhättan

2019-04-18 14:00

Johan Kristensson

Det ska återigen produceras bilar i Trollhättan. Men vilka är egentligen Sono Motors, vars solcellsförsedda bil Nevs ska tillverka?



Laurin Hahn, Sono Motors, och Kai Johan Jiang, Nevs, i Sono Motors bil Sion i Trollhättan.

Onsdagens nyhet om att Nevs har skrivit kontrakt med tyska Sono Motors om att producera 260.000 bilar i Trollhättan fick stor uppmärksamhet. Tillverkningen kan enligt Nevs innebära hundratals nya jobb

Historien om Sono Motors började efter att grundarna Jona Christians och Laurin Hahn hade slutat gymnasiet 2012. De hamnade i ett samtal om konsekvenserna av mänsklighetens beroende av olja, inte minst inom transportsektorn.

Idén om ett elektriskt fordon som kan bli delvis självförsörjande på el började ta form.

I december 2015 fick de klart en första prototyp som gick att köra. I januari 2016 startades företaget Sono Motors i München. Designern Navina Pernsteiner hör också till medgrundarna.

En gräsrotsfinansieringskampanj genomfördes samma år och inbringade 820 000 euro, motsvarande 8,6 miljoner kronor. Nu vågade grundarna ta steget att konstruera den första riktiga prototypen av den kommande bilen Sion. Två exemplar stod klara i januari 2017 och i juli samma år hölls ett lanseringsevenemang.

Förbeställningarna tog fart

Förbeställningarna började ta fart och nådde knappt ett år senare milstolpen 5 000 stycken.

Sono Motors har sedan dess format ett antal strategiska samarbeten. Continental ska bygga elmotorn, batteriet ska tillverkas i Tyskland av Elring-Klinger och Bosch står för konnektiviteten. Bilen har bland annat inbyggt stöd för delningstjänst.

Företaget lyfter särskilt fram hållbarhet och låg klimatpåverkan som sin hörnpelare. Företaget lägger stor vikt vid att elen som kommer att användas vid fabriken i Trollhättan är förnybar och säger att hela bilens koldioxidavtryck i produktionsledet klimatkompenseras.

På hemsidan står att batteriet tillverkas i Tyskland, av Elring-Klinger. Det är en sanning med modifikation. Produktionen av cellerna, det moment som kräver mest energi, sker i Asien, berättar Sion Motors presstalesperson Alexa Rauscher. Det är alltså bara själva batteripacket som tillverkas i Tyskland. På frågan vilken celleverantör som Elringer-Klinger säger hon att hon inte kan lämna några kommentarer utan hänvisar till dem.

Dragkrok och eluttag

Bilen är 4,3 meter lång, tänkt för vardagligt bruk och ska klara av helgens storhandling. Batteriets kapacitet är 35 kWh vilket ger 250 kilometers räckvidd. De 248 solcellerna kan ge 34 kilometer extra räckvidd under en dag (avser tyska förhållanden). Snabbladdning går på 30 minuter. Elektricitet kan även överföras mellan två laddbara bilar och det går att koppla in till exempel elverktyg i 230-voltsuttag. Bilen har dragkrok och får dra upp till 750 kilo. Priset är 25 500 euro, motsvarande 266 000 kronor.

Bolaget är i stor utsträckning finansierat genom gräsrotfinansiering, både den enklare varianten kallad crowdfunding och den mer avancerade crowdinvesting. Den senare varianten innebär att man även blir aktieägare. 2017 samlades 1,8 miljoner euro in genom crowdinvesting och i november 2018 ytterligare närmare 6 miljoner euro. Däremellan gjordes en vanlig riskkapitalrunda då 5 miljoner togs in, enligt Crunchbase. Hur mycket kapital företaget har dragit in totalt vill Alexa Rauscher inte kommentera.

Inget kontor i Sverige

Sono Motors har i dag ett 80-tal anställda. Det planerar inte att öppna något kontor i Sverige, meddelar Alexa Rasucher. I dag har bolaget fått in närmare 10 000 förbeställningar.

Bolagets filosofi liknar i viss utsträckning det svenska uppstartsföretaget Uniti som vill bygga en bil som tar mindre plats i trånga städer, inte ger upphov till lokala utsläpp och bättre matchar med hur vi faktiskt använder våra fordon till vardags. I Sverige transporterar en personbil i snitt drygt en person per resa och står parkerad omkring 95 procent av sin livstid.

Hur är det att starta upp ett elbilsföretag i ett land som Tyskland som är tungt präglat av etablerade fordonsjättar?

– Vi ser oss inte bara som en biltillverkare utan som ett företag som erbjuder mobilitetslösningar. Vi försöker att etablera ett nytt koncept för bilen och har ett helt annat angreppssätt. Sion är en plattform för mobilitetslösningar, säger Alexa Rauscher.

Hon påpekar att företaget är ungt och mer av ett ”blankt papper” vilket gör det flexibelt. Om företaget inte själva behöver utveckla någon specifik komponent, som solcellerna, lämnar de gärna över arbetet till någon partner

– Det här är en spännande resa, säger hon.

JOHAN KRISTENSSON

Samhällsnytt

3. ”Klimatsmarta” elbilar större CO2-bovar än dieselbilar

19 april, 2019 **Mats Dagerlind**

En vetenskaplig studie i Tyskland visar att eldrivna bilar, som lanserats som ”klimatsmarta”, i själva verket står för ett större utsläpp av den så kallade växthusgasen koldioxid än dieseldrivna bilar. Det rapporterar Brussels Times.



Det är när hänsyn tas till fordonens respektive CO2-avtryck totalt som elbilarna visar sig vara sämre för klimatet enligt växthusteorin än traditionella dieselbilar. Det som gör elbilarna till förlorare är de stora CO2-utsläpp som orsakas i samband med tillverkning av batterierna men även när de ska laddas, eftersom en stor del av Tysklands elproduktion kommer från kolkraft.

Skillnaden i utsläpp mellan elbilar och dieselbilar varierar från 11 till hela 28 procent till de förstnämndas nackdel, visar studien som gjorts av Ifo-institutet i München. Forskarna har räknat på utsläpp relaterade till energikrävande gruvdrift med utvinning av litium, kobolt and mangan som används i elbilarnas batterier.

Ett batteri till en Tesla Model 3 står exempelvis för ett utsläpp på mellan 11 och 15 ton koldioxid. Utslaget på en livstid på 10 år och en årlig körsträcka på 15 000 kilometer, är det ett utsläpp på mellan 73 och 98 gram CO2 per kilometer, skriver forskarna Christoph Buchal, Hans-Dieter Karl och Hans-Werner Sinn i rapporten.

Då är inte utsläppen relaterade till den elproduktion som krävs för att driva elbilarna medräknade. När alla faktorer beaktas släpper en Tesla ut mellan 156 och 180 gram CO2 per kilometer, vilket är mer än ett jämförbart dieselfordon som tillverkas av exempelvis tyska Mercedes.

De tyska forskarna är kritiska till att elbilar från politiskt håll i Europa påstås ha ”nollutsläpp”. De konstaterar även att det utsläppsmål på 59 gram CO2 per km till 2030 som satts upp av EU:s politiker är ”tekniskt orealistiskt” då det förutsätter en så låg förbrukning som 2,2 till 2,6 liter fossilt bränsle per 100 km.

Dessa utsläppsmål pressar biltillverkare i Tyskland och andra europeiska länder att i stor skala växla över till elbilar, trots att dessa alltså i realiteten är större CO2-bovar. De tyska forskarna rekommenderar i stället satsningar på fordon drivna med metangas ”vars utsläpp är en tredjedel lägre jämfört med dieselbilar”.



4. Hyundai testar el till hushåll med Nexo-teknik

2019-04-18

Hyundai Motor vill bredda användningen av sin bränslecellsteknologi och inleder ett samarbete för att förse drygt 2 000 hushåll med el från lokalproducerad energi.



I ett pilotprojekt tillsammans med energibolagen Korea East-West Power (EWP) och Deokyang ska en 1 MW energianläggning med vätgas och bränsleceller levereras. Hyundai bygger bränslecellssystemet, Deokyang står för vätgasen och EWP ska sköta anläggningen och sälja elen.

Anläggningen kommer bestå av två containrar som vardera levererar 500 kW. Bränslecellstekniken kommer vara samma som den till Hyundais vätgas-suv Nexo. Gasen som ska användas är vätgas som bildas som biprodukt vid en närliggande petrokemisk industri. Anläggningen ska leverera 8 000 MWh årligen, tillräckligt med el för att förse runt 2 200 hushåll med 300 kWh i månaden.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Nya Subaru Outback officiell

Mattias Rabe 18 april 2019

Nya generation Subaru Outback har nu debuterat på bilsalongen i New York. Den bygger på märkets senaste plattform, erbjuder högre grad av krocksäkerhet och fler förarassisterande system.



Subaru Outback har hållit ställningarna som världens kanske mest kända crossover sedan mitten av 1990-talet. Fyra generationer har vi sett komma och gå, och den femte är nu på väg att försvinna även den eftersom en sjätte generation nu har haft världspremiär på bilsalongen i New York.

Med tanke på att förra generationen presenterades på New York-salongen under våren 2014 och Europapremiären dröjde till hösten samma år kan vi förvänta oss att nya Outback gör europeisk debut på Frankfurtsalongen i september och att försäljningen på vår sida om Atlanten drar igång under någon av de första månaderna av 2020. Utgående generation hade europeisk säljpremiär i mars 2015, knappt ett år efter salongspremiären i USA.

Till utseendet är nya Outback inte helt olik sin föregångare, speciellt stora är skillnaderna inte om man jämför med den ansiktslyfta variant som presenterades som årsmodell 2018. Men förändringar finns där helt klart, nya karossen har fått färre veck och mjukare framtoning precis som nya Legacy som hade premiär på bilsalongen i Chicago tidigare i år.

Strålkastarna är nya till formen men dess insatser är väldigt snarlika de gamla, inte minst om man lägger fokus på DRL-ljusslingorna.

Grillen har blivit något kantigare och Subaru-logotypen har vuxit en aning. Plastsjoket täcker en större del av stötfångarens nedre del än förut och dimljusen är inte längre runda utan stående rektangulära.



Mörka detaljer, bland annat fälgar och emblem, hör till nya utrustningsnivån Onyx Edition.

Plasten längs dörrtrösklarna har gjorts nättare medan bakre stötfångaren numera helt är klädd i samma svarta plast. Bakljusen är helt nya och takvingen har fått blivit grövre och ramar numera in bakrutan längs sidorna.

Tyvärr avslöjar Subaru inte några mått för nya Outback, så vi vet inte om den är längre eller kortare, högre eller lägre, rymligare eller trängre. Det enda två mått vi bjuds på lastvolymen med fällt baksäte som uppgår till 2 144 liter, knappt hundra liter mer än tidigare, och lastlängden, även det vid nedfällt baksäte, som är 198 centimeter.

Däremot berättar Subaru att denna sjätte generation Outback är baserad på företagets nya plattform kallad Subaru Global Platform som introducerades 2017 med senaste generationen XV.

Strukturen hos nya plattformen, i jämförelse med gamla Outbacks plattform, är 70 procent styvare och därmed är krocksäkerheten redan i grunden högre. Vridstyvheten i bland annat sidled ska vara 100 procent bättre än tidigare. Karossen i sig är 40 procent bättre på att absorbera energi vid en kollision.

I USA presenteras nya Outback med två motoralternativ. Instegsalternativet är en 2,5-liters boxerfyra med 185 hästkrafter och 239 newtonmeter. I XT-modellversionerna sitter en turbomatad boxerfyra på 2,4 liter som ger 264 hästkrafter och 376 newtonmeter. Båda motorerna är kopplade till märkets CVT-låda Lineartronic. Fyrhjulsdrift är som vanligt standard.

I samtliga modellversioner är Subarus förarassisterande system EyeSight standard. Det inkluderar bland annat adaptiv farthållare med filhållningsassistans och trötthets- och distraktionsvarnare. Systemet kan byggas ut med bland annat döda vinkel-varnare, filbytesassistent, varnare för korsande trafik bakom bilen (vid backning) och head up-display.

En nyhet hos Outback som många terrängdugliga bilar i dag erbjuder är frontmonterad kamera som visar ”dolda områden” framför bilen.

I USA är det säljpremiär i höst, och som tidigare nämnt tror vi den europeiska salongspremiär äger rum då också.



Inte helt olik sin föregångare. Baken får nog anses vara den del som skiljer sig åt mest.

Interiört är det helt nytt med design av instrumentbräda och mittkonsol som inte helt olik hur det ser ut i vissa Volvo-modeller.

GALLERI
Subaru Outback 2020
37 bilder



6. Här kan du köpa en 30 år gammal Peugeot – som ny

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-04-19, 07:14

Tillverkningen igång igen – säljs som budgetmodell.



Vi som bor i Sverige har inte kunnat köpa en ny Peugeot 405 på mer än 20 år. Men det nöjet har bilköparna i vissa andra länder.

Tack vare ett nytt avtal kan den 30 år gamla trotjänaren fortsätta tillverkas och säljas som en lågprisbil i Azerbajdzjan. Priset ligger på drygt 95.000 kronor – överraskande mycket för en så pass gammal bil, när en ny Dacia kan fås för 80.000 kronor i Sverige (dock utan luftkonditionering).



Peugeot 405 är vid det här laget fyra generationer gammal. Modellen har tillverkats i Iran från 1995 och fram till idag, men när modellen nu hotades av nedläggning fick Peugeot till ett nytt avtal med ett företag i Azerbajdzjan som ska bygga 10.000 bilar årligen.

Modellen har moderniserats en del, men grundstrukturen är i princip antik och det har hänt enormt mycket med framför allt tekniken och säkerheten sedan mitten av 1980-talet när Peugeot 405 började utvecklas.



Den "moderniserade" varianten får en 1,8-liters bensinmotor med direktinsprutning (!) på 100 hästkrafter eller en turbodiesel på 105 hästkrafter. Automatlåda är standard och det finns faktiskt klimatanläggning, elstolar och usb-uttag som tillval.
En kul detalj är att bilen inte längre heter Peugeot 405, utan att tillverkarna försöker fuska – men samtidigt inte ta i för mycket – genom att döpa den till "406s".



Peugeot 405 lever fortfarande – i Iran



Peugeot 405 1987–95

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Audi S5 säger hej till diesel och adjö till bensin

Mattias Rabe

17 april 2019

Audi S5, både coupén och halvkombin, har sedan introduktionen för tre år sedan haft en treliters V6 TFSI-motor under huven. Nu tas detta alternativ bort och ersätts med en sexcylindrig dieselmotor med mildhybridteknik, elektrisk kompressor och 347 hästkrafter.



För mindre än en vecka sedan presenterade Audi nya S6, S6 Avant och S7 Sportback. Samtliga tre förlitar sig på dieselteknik i form av en V6:a på 3,0 liter som försetts med ett vanligt turboaggregat samt en elektrisk kompressor som är en del av drivlinans 48-volts mildhybridsystem vars huvudenhet är en vevaxelförenad, remdriven startmotor/generator som lagrar alstrad energi i ett litiumjonbatteri på 10 Ah. I S6- och S7-utförande ligger toppeffekten på 349 hästkrafter och maxvridet på 700 newtonmeter.

WLTP-offer

Nu meddelar Audi att även S5 Coupé och S5 Sportback, som kom för snart tre år sedan, tar del av denna dieseldrivna mildhybriddrivlina. S5-modellerna har hittills endast funnits i 3,0 TFSI-bensinutförande men har inte tillverkats/marknadsförts sedan i fjol i samband med WLTP-omställningen. Bensin-V6:an med 354 hästkrafter i S5 kommer inte tillbaka, sannolikt på grund av att den har varit för svår att anpassa till kommande utsläppsregelverk som kommer att mätas enligt den tuffare WLTP-körcykeln.



Diesel och mildhybrid

Därför blir det nu diesel för hela slanten i S5 Coupé och S5 Sportback, precis som i S6 och S7. Dock med en liten avvikelse – i S5-utförande plockar man ut 347 hästkrafter i stället för 349 hästkrafter. 347 hästkrafter är samma siffra som i SQ5 TDI som för övrigt har samma drivlina. Maxvridet på 700 newtonmeter är detsamma i alla modeller.

3,0 TDI-motorn har parats ihop med en åttastegad tiptronic-låda som via en differentialväxel sprider vidare krafterna till samtliga fyra hjul. I normalfallet 40 procent till framhjulen och 60 procent till bakhjulen. I extremfall kan upp till 70 procent av kraften förflyttas till framaxeln och upp till 85 procent till bakaxeln. Dock inte samtidigt då det är fysiskt omöjligt.

Prestanda och miljö

S5 Coupé TDI gör 0-100 km/h på 4,8 sekunder, en tiondels sekund långsammare än S5 Coupé TFSI som alltså inte finns kvar. S5 Sportback TDI gör 0-100 km/h på 4,9 sekunder. Båda modellversionerna har begränsad toppfart – 250 km/h.

Enligt NEDC-korrelerade siffror förbrukar S5 Coupé TDI och S5 Sportback TDI 0,62 liter diesel per mil och släpper ut 161 gram koldioxid per kilometer. Det är cirka decilitern mindre i förbrukning och omkring 15 gram mindre i utsläpp än vad S5 Coupé TFSI uppvisade i sifferväg.

S5 Cabriolet

Audi nämner inget om S5 Cabriolet som inte heller den har marknadsförts sedan sommaren 2018. Men vi misstänker att även personer som vill åka öppet i S5 snart kommer att få kunna göra det med hjälp av dieselkraft.

S5 TFSI lever kvar – utanför Europa

Det finns dock en möjlighet för dig som spyr på tanken att köra en S-modell från Audi med dieselmotor under huven. Utanför den europeiska kontinenten kommer S5 fortfarande att erbjudas med sexcylindrig TFSI-bensinmotor.





GALLERI
Audi S5 Coupé TDI 2020
16 bilder



GALLERI
Audi S5 Sportback TDI 2020
15 bilder

Mattias Rabe

ALLT OM BILAR

8. TEST: Mercedes nya värsting är ett vilddjur

Publicerad 18 apr 2019 10:13 **av Oskar Krüger**

Att bygga den perfekta långfärdsbilen och den ultimata banbilen i ett och samma paket verkar nästan vara omöjligt. Vi har sett oändligt många försök, men ingen har lyckats.
Har Mercedes knäckt koden?



Det blir ett fint betyg för Mercedes nya värsting. På alla punkter förutom priset då.

Världsfreden lägger vi åt sidan för stunden, det kanske landets president kan lägga lite krut på. Vi befinner oss nämligen i USA för att testa Mercedes-AMG:s nya värsting, GT 63 S 4Matic+ 4-Door Coupé. Till förfogande har vi den perfekta platsen i form av landets finaste racingbana (och enda Formel 1-bana), Circuit of The Americas. Vädret här i Texas är ovanligt hett (+35 grader) och belastningen på den tunga bilen är maximal.

Framför mig har jag Bernt Schneider, han som samlar hela Formel 1-fältet bakom sig då han rattar säkerhetsbilen under loppen. I en Mercedes-AMG GT R dessutom, fusk!

Smått galna 639 hästkrafter

Även om jag har ett effektövertag genom den vidareutvecklade versionen av biturbo V8:an med 639 hästkrafter och 900 newtonmeter så har jag inte en suck. Siffrorna känns lika galna som de låter och papperet lovar 0-100 km/h på 3,2 sekunder och en toppfart på 315 km/h! Likt vad Berndt kanske snart gör när Formel 1-cirkusen kommer till Texas igen samlar han ihop fältet bakom sig. I stället för Hamilton, Vettel och gänget är det jag och två andra tappra journalister bakom.



Start- och målrakan är inga problem, inte heller den branta uppförsbacken som även blir den första inbromsningen. Det går att bromsa hur sent som helst, och det ska mest tillskrivas gravitationen. Provkörningsbilarna är extrautrustade med keramiska bromsar för att så effektivt som möjligt kunna få ner farten på den 2 120 kg (angiven tjänstevikt) tunga bilen.

Innan bromsarna hinner få en rättvis bedömning väntar banans, och kanske världens, häftigaste kurvkombination. Njutningen när jag, efter många försök, får till passagen är fantastisk. I det första partiet går fem kurvor i ett och börjar med en, nästan, fullgashöger följt av en riktigt snabb vänster. Högersvängen som följer är snävare och bromsarna måste appliceras under instyrning till vänstern. Kerbsen är platta och är inget som Berndt undviker, in i partiets sista högersväng är både han och jag långt innanför kerbsen för att få till ett så bra flyt som möjligt.

Den stora bilen upplevs mindre än vad den är genom den tajta kurvsekvensen. Greppet är bra och styrningen är skarp även om en hel del av känslan försvinner vid 100 procent belastning. Men jag har fantastiskt kul bakom ratten, och det är väl huvudsaken? Eller ja, hmm, inte att jag ska ha kul på jobbet… men att en bil ska vara kul att köra, såklart!

Häpnadsväckande acceleration

Accelerationen är häpnadsväckande, även om den inte är i paritet med den vi hittar i Porsche GT2 RS (700 hk) och McLaren 720S (720 hk), men skillnaden är mindre än vad jag vågat hoppats på. Jag har haft en förkärlek för den här motorn sen jag första gången körde senaste generation C 63 S. Då med 510 hästkrafter, men karaktärsdragen av en stor V8 utan överladdning har AMG GT 63 S anammat till viss del. Men för att få 639 hästkrafter är det främst turboaggregaten som utvecklats för att pressa in mer syre i motorn och det är inget som passerar obemärkt. På låga varv är turboljuden kraftiga, både under uppladdning och vid släpp av trycket.

Tekniknivån är hög, variabel fyrhjulsdrift, bakaxelstyrning, luftfjädring och diffbroms är standard. Just fyrhjulsdriften är det mest anmärkningsvärda, för det känns som om bilen bara driver på bakhjulen, vilket den även gör, trots namnet 4Matic+. Framhjulen kopplas endast in vid behov, något jag känner tydligt när jag provocerar bakvagnen. Rumpan börjar rotera väldigt lätt men precis när jag får lite känsla avbryts sladden av något som känns som ett antisladdsystem. Inte möjligt när jag har alla system avstängda. Alltså är det framhjulen som känner behovet av att gripa in.



Mercedes har anammat ”Porsche-vredet” på ratten som växlar körlägen.

Fungerar även för familjen

Den långa raksträckan följs av en tight vänstersväng vidare följt av en lång högersväng. Bromsarna är helt okej efter långa rakan. Känslan i pedalen är konsekvent genom hela passet och bromsverkan är så bra den kan bli i en så pass tung bil. Följande kurvparti är fantastiskt och visst går det att åka brett om man tar i lite till. För den som är intresserad av det vill säga. Innan jag lämnar vad jag numera har som min absoluta favoritbana måste jag bara tillägga hur fantastisk den sista långa högern är. Att kunna balansera bilen på ett lätt fyrhjulsställ är nästan en större njutning än att träffa den första löpande kurvsekvensen perfekt!

Mercedes-AMG har verkligen lyckats med nya fyrdörrarsversionen av GT. Jag kan inte säga att GT 63 S 4Matic+ 4-Door Coupé är den bekvämaste bil jag kört, men den är inte dålig som långfärdslok för familjen. Det enda som stör är ett högt vägljud. Tonen är monoton och huvudvärksframkallande. Vägen är grov, och det skulle förvåna mig mycket om den går tystare i Sverige. Med en däckbredd på 315 mm bak och 275 mm fram är det nästintill oundvikligt.

Ett vansinnigt vilddjur

Beteendet är i övrigt en bra mix mellan komfort och sport. Bilen är hela tiden uppspänd i styrningen och riktigt responsiv. Det gör däremot inte att det spårar i högre farter, AMG GT 63 S 4Matic+ 4-Door Coupé går väldigt stabilt. Fjädringskomforten är fast men inte obekväm. Luftfjädring är standard och ger möjligheten till en stor variation mellan komfort och sport. Det blir aldrig fluffigt mjukt men det slår heller inte hårt genom fjädringen, såvida fjädringen inte är i hårdaste läget. Initialt upplevs stolarna något hårda men de orsakar inga problem under längre färd.

Hur fungerar en motor med 639 hästkrafter och 900 newtonmeter under normal körning? Precis som vilket motor som helst, med lite extra resurser förstås. Jag har kört bilar som inte utnyttjat sina motorresurser, bland annat en av konkurrenterna, Porsche Panamera Turbo. Trots ett fantastiskt vridmoment ska det hela tiden växlas ner för mycket. Mercedes är raka motsatsen och ligger gärna kvar på nians växel. Lite mer gas och den går ner på åttan, och lite till och den går ner på sjuan. Det är enkelt att själv styra även när växellådan är ställd i automatläge. Samtidigt som den är ett helt vansinnigt vilddjur när pedalen trycks till botten. Motorn går från kolugn till skogstokig på en grisblink!



Insteget är inte det lättaste och baksätet passar bäst för två passagerare.

Men vad fyller en sån här bil för syfte? Den är extremt lik Mercedes CLS i proportionerna och när jag frågar Mercedes säger de så klart att de är två helt olika bilar. Att AMG GT är den sportiga och CLS den komfortabla. Med det sagt kommer CLS inte i någon AMG 63-version, i alla fall enligt egna ord från Mercedes på plats.

Att den inte fyller något tomrum i modellprogrammet är bilens ena problem, att den kostar 1 670 000 kr är det andra. För på alla sätt är Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+ 4-Door Coupé en makalös bil. Har de löst den omöjliga uppgiften? Inte riktigt. Men jag skulle säga att det är det bästa försöket hittills.



För den som vill ha en praktisk bil finns den marginellt tamare AMG E 63 S kombi.



De 639 hästkrafterna är välpaketerade under en blandning av plast och kolfiber.

Köregenskaper

Aldrig har jag kört en bil som kombinerar egenskapen att vara snabb på bana med en okej komfort så bra som GT 63 S. Porsche Panamera känns inte alls like hemma på banan, något som AMG GT 63 S faktiskt gör. Sin storlek till trots. Styrning, chassi och drivlina är oerhört bra.



Säkerhet

Det här är en högteknologisk skapelse med säkerhetssystem därefter. Men det är dåligt att det kostar extra. Med ett grundpris närmare 1,7 miljoner kronor kan man tycka att allt skulle vara standard. Inte krocktestad av EuroNCAP.

Design

En brutal bil som Mercedes försökt försköna och göra mer elegant. Men utseendet är ändå klumpigt, det syns att det här är en stor och tung bil.



Komfort

Med de extremt breda däcken blir ljudnivån i kupén alltid lidande på våra svenska grova vägar. På amerikansk mark uppskattar jag dock chassisättningen och riktningsstabiliteten. Fjädringen är bestämd men inte onödigt hård.



Ekonomi

Mercedes har satt en saftigt hög prislapp på GT 63 S, 1 670 000 kr. I det stora hela är grunden samma som för AMG E 63 S där sedanversionen går lös på 1 219 900 kronor. Då känns det väldigt svårmotiverat att betala nästan en halv miljon mer för GT 63 S.

Totalt: 18 av 25.

Rivaler



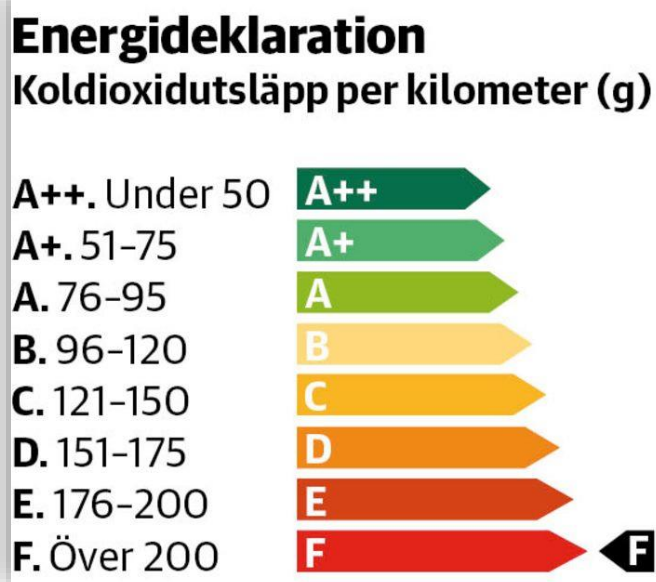
Porsche Panamera Turbo

Liksom Mercan en fantastisk bil. Porschen är en mer sansad körupplevelse. Inte lika spännande på banan men mer komfortabel i vardagen. Pris: 1 550 000 kronor.



BMW M5

I väntan på BMWs prestandacoupé M8 blir BMWs svar M5. Ställbar fyrhjulsdrift och något lägre effekt, endast(!) 600 hästkrafter. Inte lika spännande vid bankörning. Pris: 1 147 000 kronor.



MERCEDES-AMG GT 63 S 4MATIC+ 4-DOOR COUPÉ

Pris

1 670 000 kronor, säljs nu, första kundleverans december 2018.

Motor

Bensin. Längsmonterad 8-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Cylinderavstängning. Dubbelturbo. Kompression 8,6:1. Borrning/slag 83,0/92,0 mm, cylindervolym 3 982 cm3. Max effekt 639 hk (470 kW) vid 5 500-6 500 r/min, max vridmoment 900 Nm vid 2 500-4 500 r/min.

Kraftöverföring

Motor fram, variabel fyrhjulsdrift. 9-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ

Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med 5 länkarmar per sida. Fyrhjulsstyrning.

Styrning

Elservo. Vändcirkel 12,6 meter.

Bromsar

Borrade skivor fram och bak, keramiska som tillval. Antisladdsystem.

Hjul

Lättmetallfälg. Fram: Fälgbredd 9,5 tum, däck 265/40 ZR20, Bak: Fälgbredd 11 tum, däck 295/35 ZR20.

Mått/vikt (cm/kg)

Axelavstånd 295, längd 505, bredd 195, höjd 145, spårvidd f/b 167/166. Markfrigång 12. Tjänstevikt 2 120, maxlast 440, max släpvagnsvikt 2 100. Tank 80 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 461 liter.

Fartresurser

Acceleration 0-100 km/h 3,2 s, toppfart 315 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC)

Stad 1,52 l/mil, landsväg 0,89 l/mil, blandad körning 1,13 l/mil. CO_2 257 g/km.

Garantier

Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 30 år (vid årlig service), lack 3 år.

Skatt

16 569 kronor per år de första tre åren därefter 3 572 kronor per år.

NyTeknik

9. Efter lastbilar – Nikolas oväntade lansering

2019-04-18 21:17 **John Edgren**

Bolaget breddar sitt utbud från vätgas- och batteridrivna lastbilar. Nu presenterar Nikola ett elektrifierat terrängfordon på 590 hk och en el-vattenskoter.



Nikolas nya terränggående fyrhjuling NZT.

Nikola är en utmanare i segmentet emissionsfria lastbilar. Amerikanernas första testfordon drivs av vätgas, och har använt bränslecellsstackar från svenska Powercell i sina prototyper.

Men i början av året meddelade Nikola Motor Company att man även kommer bygga helt batterielektriska dragbilar med upp till tusen kilowattimmars kapacitet.

Nu har Nikola lanserat två udda fordon som demonstrerar att företaget har hög kompetens inom området elektrifiering. Det ena är en batteridriven vattenskoter, och den andra är ett batteridrivet offroad-fordon.

Fyrhjulingen från Nikola kan dra 1 360 kilo

Fyrhjulingens namn NZT står för ”net zero toll”. Den har ett batteripack på 125 kWh, och en elmotor sitter i vardera 35-tumshjul. Tillsammans utvecklar de inte mindre än 590 hästkrafter, vilket ska ge göra att NZT klarar 0-100 km/h på omkring fyra sekunder – och ha bogseringskapacitet på 1 360 kg.

Läs mer: Nikola tvärvänder – bygger även batterilastbil

Samtidigt sägs räckvidden ligga på 24 mil. Till skillnad från andra terrängfordon av typen "dune buggy" sitter man helt innesluten i NZT. Och för att särskilja fordonet ytterligare har Nikola försökt lägga in en del andra aspekter från traditionella personbilar – som en klimatanläggning, och en 13-tumsskärm.

NZT ska gå i produktion 2021 och prislappen tros börja på drygt 744 000 kronor.

Nikolas vattenskoter inspirerad av prestanda-mc

Nikolas vattenskoter är döpt till Wav, som ska uttalas wave – och enligt bolaget representerar den framtidens standard inom vattenfarkoster. Wav kommer att få en helt ny anpassningsbar batteriarkitektur som Nikola har utvecklat specifikt för vattenfordonet.

Designen i övrigt har hämtat inspiration från prestandamotorcyklar. Vattenskotern har bland annat en farthållare, instrumenteringen utgörs av en 12-tums 4k-skärm – och belysning fram och bak består av led-lampor.

Nikola har redan öppnat för köpare att ställa sig i kö för en Wav, och vattenskotern ska följas upp med en mindre version. Enligt The Verge är det tänkt att Wav ska finnas i handeln i början av 2020-talet, men ännu finns inga prisuppgifter.



Vattenfarkosten Waw från Nikola Motors.

RELATERADE ARTIKLAR

Nikola tvärvänder – bygger även batterilastbil

Klippet bevisar att hans fyrhjuling kan flyga

Svensk tillverkare av bränsleceller levererar till Bosch

Scania bygger sopbil driven av bränsleceller

JOHN EDGREN

TRAILER

10. Premiär för Nikola Tre

Av: Ralph Andersson 18 april, 2019 0

I tisdags visade amerikanska Nikola för första gången upp en prototyp av Nikola Tre – en el-lastbil avsedd för den europeiska marknaden. Presentationen skedde på ett event i Phoenix, Arizona där även en körbar prototyp av Nikola Two – som är avsedd för den nordamerikanska marknaden – visades upp.



En prototyp av Nikola Tre har nu visats upp

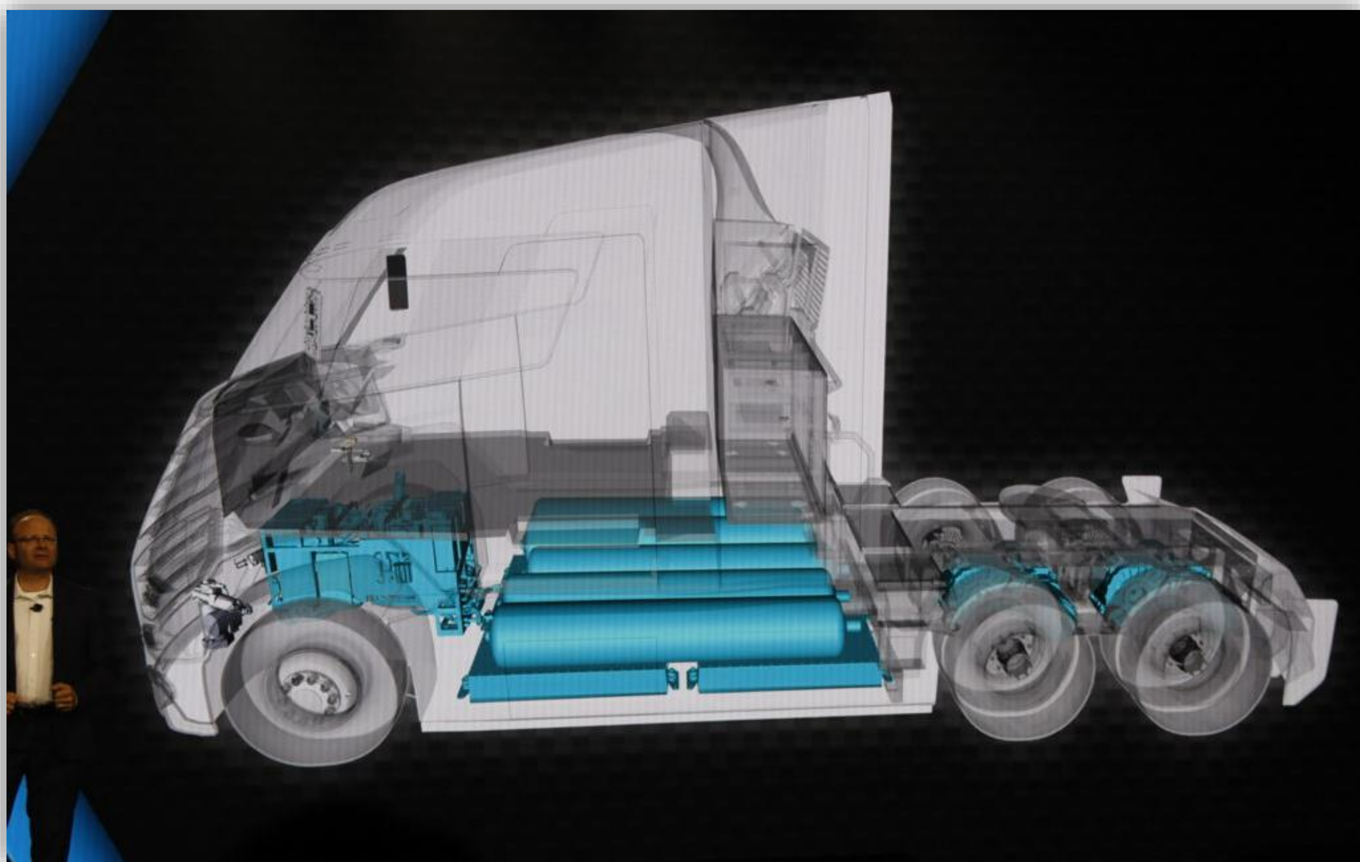
För långväga transporter har Nikola valt en lösning där vätgas används som energibärare istället för batterier. Energin i vätgasen omvandlas till elektricitet via bränsleceller. Då lastbilen ännu inte testats i verkliga livet återstår det förstås att se om tillverkaren kan leva upp till förväntningarna men enligt ett pressmeddelande får Nikola Tre en räckvidd på mellan 80 och 120 mil på en tank vätgas beroende på lastvikt. En tankning ska klaras av på 15 minuter och bränslekostnaden förväntas ligga 10 till 20 procent under en dieseldriven lastbil.

För mer lokala transporter finns det även en lösning med batteripaket.



Vid ett välbesökt event i USA visade Nikola upp flera tunga el-lastbilar.

Enligt pressmeddelandet från Nikola har företaget redan beställningar på 13.000 lastbilar. Serieproduktion förväntas starta 2022 för Nikola Two och 2023 för Nikola Tre.



Tack vare avsaknaden av dieselmotor och växellåda kan golvet sänkas och ge gott om plats i hytten.

Fakta:

Nikola Motor Company konstruerar och tillverkar elfordon, fordonskomponenter, energilagringssystem och drivmedel för elfordon. Företaget är den andra fordonstillverkaren som tagit sitt namn efter den serbisk-amerikanska uppfinnaren Nikola Tesla som var en av de mest betydelsefulla personerna för utvecklingen av kommersiell elektricitet under slutet av 1800-talet och början av 1900-talet.

TRAILER

11. Norska Felleskjøpet beställer 50 vätgasdrivna Nikola

Av: Stefan Nilsson

17 januari, 2019

Transporterna är avgörande för Felleskjøpets, Norges motsvarighet till Lantmännen, verksamhet som sträcker sig över Norge. Utsläpp från transporterna står för 2/3 av Felleskjøpets Co2-utsläpp. De vätgasdrivna Nikola Tre lastbilar, som nu är reserverade, är en av flera åtgärder som kommer att bidra till en betydande minskning av utsläppen.



-Tillgång till bra nollutsläppsalternativ för de tyngsta lastbilarna ligger helt i linje med den miljövänliga utvecklingen vi vill ha i Felleskjøpet. Vi strävar efter att halvera våra utsläpp relaterade till transporter och har länge arbetat med alternativ som HVO, gas och biogas. Det ger oss lösningar som kan bidra på kort sikt, men det är bara el och väte som kan ge helt CO2-neutrala lösningar, säger direktör för produktion och leverans av varor i Felleskjøpet Halfdan Blytt.

Det är ingen tvekan om att Nikola Tre redan är populär på den norska marknaden och i Europa i allmänhet. Två veckor efter lanseringen hade företaget fått en reservation om ett värde av 3,2 miljarder kronor i Europa.

-Vi satsar rejält med 50 beställningar från början. Med en så stor reservation vill vi visa vilka riktningar vi vill gå i framtiden, säger Blytt.

Vid byte av 50 vanliga dieseldrivna lastbilar till de nya Nikola Tre-lastbilarna kommer utsläppsminskningen att vara cirka 7 000 ton CO2 årligen, vilket motsvarar 15 procent av Felleskjøpets totala årliga utsläpp.

Logistik och transport tar klimatansvar

Precis som all annan verksamhet måste jordbruket anpassa sig, och de senaste åren har Felleskjøpet gjort ett antal åtgärder för egen verksamhet. Logistikchef Per Kenneth Øye i Felleskjøpet säger att transport har en hög prioritet och reservationen av 50 Nikola Tre är en av flera åtgärder som kommer att bidra till att minska utsläppen av växthusgaser.

-Felleskjøpet står inför ett antal kommande åtgärder avseende klimat och miljö. Vårt mål är att se till att bonden får sina leveranser till gården med minsta möjliga utsläpp. Att minska antalet frakter är avgörande för framgång och flera lastbilskombinationer med flexibla modulvagnar har minskat antalet körningar avsevärt, säger han.

Felleskjøpet har också ingått avtal med Ulvan Rederi där företaget investerar i världens första LNG-plug-in-hybridfartyg. Denna båt kan anslutas till el vid kajen där detta är tillgängligt och dessutom återvinna ström med pallhissar ombord. Båten kommer att minska koldioxid- och NOX-utsläppen med 25% respektive 95%. Båten går på en fast rutt från Oslofjorden till Tromsø och servar Felleskjøpet egna fabriker och hamnlager.

-Vi har också infört en ny typ av bulkutrustning som levereras av Muldoon i Nordirland. Detta innebär att tiden för lossning av lasten halveras. Hittills finns det bara tre bilar i drift med den här utrustningen, men det ger redan 500 timmars minskatstillastående årligen, säger Øye.

Klassiker

12. Premiär för Lotus nya racer 1967

Publicerad 2019-04-18 7:20

Text Mårten Carlsson

Inför 1967 kom Lotus med en helt ny bil i formel 1. Model 49 rullades ut för första gången till startlinjen på Zandvoort med Jim Clark bakom ratten. Hur gick det? kolla filmen!



FILM: ***https://youtu.be/V6cm3eWEHM0***

Colin och Maggie

Ronnies Lotus Elan på auktion!

FILM: Vi kör vår Lotus Elan!

Nybakat från Norfolk

Torrkörning i Dearborn 1965

Se vår Lotus på Stockholmsmässan!

HÖGSTA VÄXELN

13. Video: Östtysk kvalitetskontroll

Av Gustaf Gripenlöf Karlberg

16 april, 2019

Tillbakablick från Trabant-fabriken



Så här i vårtider står inte bara ängarna utan även våra landsvägar i blom, då sport- och veteranbilar rullas ut och dammas av för att ännu en säsong pryda våra vägar. En del av dem är förvisso så ordinära att man undrar varför de ens behövde ställas undan, men merparten är ändå trevliga och intressanta inslag i trafikbilden som ofta eggar till vidare efterforskningar – om inte annat bara för att de är så underliga. Förra söndagen, på en landsväg utanför Kalmar, mötte jag en Trabant – en bil som sannerligen platsar i denna kategori. Begåvad med en mörkgrön garagelackering, avkapat tak och en hemmameckad sufflett vars funktion som väderskydd var högst tveksam, var det den första Trabanten jag någonsin sett på svenska vägar. Detta inspirerade till en Google-session.

Under mitt googlande snubblade jag över klippet nedan från kvalitetskontrollsavdelningen på Trabant-fabriken, som visar att det gröna exemplaret jag mötte var vant vid hobbyharvande redan innan det lämnade fabriken. Jag tvivlar på att västtyskarna på 80-talet säkrade passformen av sina grillar med sparkar och ryck, eller att framdörrarna passades in genom att bändas mot välplacerade knän eller träklabbar – placerade direkt mot den sprillans nya lacken. Den enda likheten mellan öst och väst är nog frisyrerna. Det är Tyskland på 80-talet, och hockeyfrillor och mustascher är i full effekt.

FILM: https://youtu.be/mIAYxWCXF8A



Trabant 600 Universal 1962–64

Trabanten var ett barn av Östtyskland och var kommunistregimens svar på den västtyska Volkswagen Bubblan – alltså deras egen folkbil. Till skillnad från folkabubblan fanns det dock få alternativ på marknaden och väntelistan var lång – upp emot 15 år. I likhet med bubblan tillverkades dock Trabanten i stort sett oförändrad i en herrans massa år – från slutet av 50-talet till början av 90-talet. Detta betydde att samtidigt som västtyskarna kunde köpa bilar från BMW eller Mercedes med elsäten och toppfarter långt över 200, var östtyskarnas enda alternativ en 50-tals bil med endast 26 hästar.

För att hålla kostnaderna nere tillverkades karrospanelerna i plast, inte armerat med glasfiber som annars är brukligt, utan med bomull – maken till ekologiskt nytänkande hade man väl aldrig sett i väst? I själva verket berodde materialvalet på råvarubrist, och eventuella miljöfördelar kompenserades lätt av tvåtaktsmotorn under huven – en kraftkälla ungefär lika miljövänlig som en östtysk kolgruva.



Trabant 601 1963–89

Trabant 601 Universal 1965–89

Trabant 1.1 1989–91 p

Klassiker

14. Grattis Chevrolet Vega!

Publicerad 24 april **2009**

I dag när Vega har namnsdag vill vi naturligtvis göra dig uppmärksam på bilmodellen Vega.



Vega är den starkast lysande stjärnan i konstellationen Lyran. Vanligt namn på båtar men så hette också Chevrolets ekonomibil som tillverkades modellåren 1971-1977. Dess värste konkurrent var **Ford Pinto**, namnsdagsbil den 22 februari. Liksom den drogs Vega med en del problem men var i alla fall inte som Pinto eldfängd.

Vega hade ett attraktivt utseende med stildrag lånade från **Camaro** och var mycket elegantare än den knubbiga Pinto. Den fanns som **Hatchback Coupe, Notchback Sedan** och **Kammback Wagon**, alla tvådörrars. I storlek föll den mittemellan sina tyska kusiner Rekord och Ascona från Opel.

Vegas motor var en **2,3 liters fyra** med block i aluminium och topplock i gjutjärn. Den hade överliggande kamaxel men effektuttaget var måttligt. Första året uppgavs 90 och 110 HP SAE men när senare omräkning gjordes enligt den nya SAE nettonormen blev det bara 70 resp. 84 HP. Motorn ansågs **högljudd** och **varvovillig**. Engelska Cosworth utvecklade en tvålitersversion av motorn som gav 110 HP. Den erbjöds modellåren 1975 och 1976.

Man kunde välja mellan automat och tre- eller fyrväxlad manuell låda. Senare tillkom en femväxlad låda.



En välkomnande Vega Hatchback 1971. Den kostade i Sverige 26 950 kronor, 1700 kr mer än en Volvo 142 Grand Luxe . Svenska GM sålde bara 27 stycken Vega 1971, det enda året modellen marknadsfördes i Sverige.

Visst ser man likheter med Camaro men i profilen av Vega Notchback också influenser från Fiat 124 Sportcoupé.



Med breda fälgar och svärtad grill såg Vega inte ut som den ekonomibil den faktiskt var. Skivbromsar var nu en självklarhet i Detroit och vägegenskaperna hos Vega med GT-fjädring fick godkänt av sportbilstidningen Road&Track.



Kammback var en prydlig kombi vars aerodynamik GM prisade i broschyren utan att förklara att namnet emanerade från tysken Wunibald Kamm. Alla Vega hade stora ventilationsgaller i aktern som liknade Corvairs luftintag för motorkylning - märkligt när GM helst ville glömma Corvair efter att alla skriverier.



Mid-life facelift kallas på Detroitspråk de ändringar som görs efter några år för att förnya intresset för en modell. Vega fick 1974 ny front och nya baklyktor. Man kunde få vinyltak och ett GT-paket med styvare fjädring och sportiga tillbehör som varvräknare och fyrekrad ratt.



Kammback försvann som namn 1975 men inte kombin som kallades Estate Wagon om den hade falsk trädekor- på bilden en 75:a med för året ny grill.



Sista årsmodell av Vega var 1977 men grundkonstruktionen levde vidare ett par år till i sportcoupén Monza. GM sålde under sju år drygt två miljoner Vega och vann därmed marknadskriget mot Pinto. Den sålde Ford lika många av men behövde tio år för det.



15. Här retar svenske stjärnan upp Kina

Redaktören bytbil 2019-04-18

Tvingas till förklaring efter flaggviftandet



Här retar svenske racerföraren Thed Björk gallfeber på kinesiska internetanvändare. Efter sin första seger i Lynk & Co-bilen har Geelys ledning tvingats gå ut och förklara svenskens beteende. – Han fick flaggan av publiken, inte av oss, säger Yang Xueliang, vice vd för Geely.

Svenske racerföraren Thed Björk tog en skrällseger med sin Lynk & Co 03 i WTCR-racingen i Marrakech förra helgen. Björk kör en Lynk & Co-bil som är byggd av det nya bilmärket som ingår i Geely, samma koncern som Volvo.

Reaktionerna i sociala medier i Kina efter segern har dock varit delade och inte så glädjefyllda som man kan förvänta sig.

Thed Björk hoppade efter segern upp på taket till sin Lynk & Co och viftade med en kinesisk flagga. Det har fått många internetanvändare i Kina att reagera och bli arga. Det anses inte lämpligt att en västerlänning gör så med den kinesiska flaggan.

Efter segern har Geelys vice vd Yang Xueliang tvingats förtydliga att det inte var Geely eller Lynk & Co som satte den kinesiska flaggan i händerna på Björk. Flaggan kom från någon okänd i publiken.

– Det är okej om du inte jublar för oss, men det finns ingen anledning att bua, säger Yang på sociala medier.



Thed Björk var dock jublande glad efter segern, som är sensationell för ett helt nybildat stall.

– Alla i stallet har jobbat så hårt för det här under vintern och att vinna debutracet i nya Lynk & Co 03 är en fantastisk belöning för alla involverade, säger Thed Björk.

Det här var den första av tio FIA World Touring Car Cup-deltävlingar.

– Vi var lite överraskade av vår fart, särskilt som det är ett av de tuffaste fälten i historien. Jag kan inte tacka alla tillräckligt för den här fantastiska starten, säger Thed Björk.

Trots en del negativa reaktioner i sociala medier var förstås Geely som äger både Volvo och Lynk & Co nöjda med debuten.

– Det är ett historiskt ögonblick för kinesisk bilindustri med Lynk & Co som tar hem det första WTCR som en kinesisk biltillverkare vunnit. En otrolig start på säsongen, säger Victor Yang, vice vd för kommunikation på Geely Group.

Nästa raceweekend för WTCR är i Ungern 26-28 april.

Racerbilen Lynk & Co Cyan är även släppt i en gatlegal version med 528 hästkrafter som du kan njuta av i bildspelet ovan.

Relaterade artiklar

[Lynk & Co 01 svenskutvecklad Kinabil]

[Volvos lågprismärke stoppas i Europa]

[Qoros K-EV tar hjälp av Koenigsegg]



16. Husqvarna NOVOLETTE

Provkör
NOVOLETTE
den nya mopeden i kontinental scooterstil

Årets Novolette leder i fråga om modern formgivning och tekniska finesser. Husqvarna har slagit in på en ny utvecklingslinje — den kontinentala scooterlinjen är nya given även för mopeder.

Novolette -55 ger mer moped för pengarna. Se på de många betydelsefulla tekniska detaljerna.

Bensintanken har nivårör som visar bensinmängden och garanterat läckagefri bensinkran av HVA-modell. Skvalpsäkert tanklock.

Kilremsdrift, lanserad i Sverige av Husqvarna, är bästa kraftöverföringen för mopeder. Håller längre, skonar motor och ram, fullständigt underhållsfri.

Bekväm choke av biltyp.

Riktpris
780:-
för frontskydden tillkommer kr 45:—

Kraftig, tillförlitlig HVA-motor med stor segdragningsförmåga i backar.

Tyst, behaglig gång tack vare helkapslad motor, kilremsdrift och specialljuddämpare.

Bekväm, vilsam körning tack vare bred, välfjädrande mopedsadel och effektiv parallellogramfjädring.

Alternativa hjulhöjder (24" resp. 26"). De större hjulen är lämpliga för dåliga vägar samt för långa personer. 24"-hjulen är bekväma i stadstrafik.

Bärhandtag i ramen gör Novoletten bekväm att lyfta och bära (t. ex. ned i källaren).

Strålkastaren är på 17 watt med hel- och halvljus och har plats för hastighetsmätare. El. baklyktan ger "trafiksäkert" rött sken bakåt och åt sidorna.

Stöldsäkert mopedlås godkänt av polisen.

Enhandsmanövrering (gaspådrag och frikoppling i samma handtag) gör Novoletten till den mest lättkörda mopeden. Ledningar och reglage är dragna inuti ramröret.

Frontskydd, extra breda stänkskärmar och inklädd motor ger bästa skydd åt kläder och skor.

Lackering blå eller röd med bengul dekor.

Köp Husqvarna
NOVOLETTE
Sveriges modernaste moped

HUSQVARNA VAPENFABRIKS AKTIEBOLAG • HUSKVARNA

SLUT